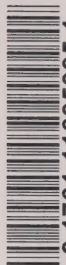
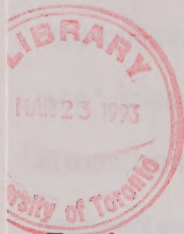


# COMMUNIQUÉ

Gouvernement  
Publications



3 1761 11635995 1



**For immediate release**

## News Release

### NTARC releases report

Almost twelve months to the day after it was established, the National Transportation Act Review Commission (NTARC) delivered its report to the federal Minister of Transport, the Hon. Jean Corbeil. Today the members of the Commission, led by Gilles Rivard of Quebec City, held a press conference to make their findings public.

The Commission, which was established to examine the impact of the National Transportation Act of 1987, has made more than 50 recommendations concerning legislative and policy refinements to remove lingering impediments to the continued development of a globally competitive Canadian transportation sector.

National Transportation Act  
Review Commission

P.O. Box 1388, Station "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

(613) 941-4487



Commission d'examen de la  
Loi sur les transports nationaux

C.P. 1388, Succursale "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

FAX: (613) 941-4488

In its central finding, the Commission concludes that while regulatory reform placed serious competitive pressures on Canadian carriers, it was and is the appropriate policy for Canada.

"We've gone through a difficult period of transition, made rougher by the recession," said Rivard. "But though the changes caused hardship for some workers, they were a necessary policy. Canadian shippers and travellers are benefiting and so is the long-term competitive position of the Canadian economy."

The policy direction expressed in the NTA, 1987 has led to major improvements in the cost efficiency of crucial transportation services. As a key sector serving other industries, especially Canada's export industries, the transportation sector's improved efficiency is essential to general gains in Canada's economic competitiveness.

The Commission was asked to evaluate the state of competition in Canada's multi-modal transportation sector; to examine emerging issues; and to determine whether the legislation is achieving its intended objective - to create a more competitive and viable transportation system.

"The economic challenges which confront this country are enormous," said Rivard. "I believe our study underscores the strategic link between the competitive strength of our transportation sector and the general health of Canada's economy within a highly competitive global economy."



The 1987 legislation placed the transportation sector at the service of the rest of the economy. It acknowledged the demand of the market economy - of shippers and their customers and not government directives - as the driving force in establishing the appropriate levels of service and costs.

The Chairman was joined in this review by four other members each with strong backgrounds in transportation issues. The other Commissioners included John Gratwick (Halifax), Frank Collins (Montreal), Clay Gilson (Winnipeg) and Horst Sander (Prince George).

The 284 page main report and the accompanying research document provide an assessment of the effects of the legislative changes on the travelling public, Canada's shippers and the country's carriers. The Commission also examined the effects of the changes on related legislation such as the Railway Act, the Shipping Conference Exemption Act, and the Motor Vehicle Transport Act.

Among the seven chapters which comprise the main report, the Commission focuses extensively on the state of competition in the transport industry, examining both the cost and benefits of competition to the industry and its customers. A full chapter examines the role of government in regional development, the use of subsidies, taxation and the provision of infrastructure. Another chapter looks at the role and effectiveness of the National Transportation Agency in administering the Act.

The Commission sought out the views of a broad range of industry experts from corporate boardrooms to small business, from academic specialists to officials from different levels of government. In total some 160 briefs were submitted to the Commission. They included, for example, submissions from provincial governments, shipper and carrier interests, labour groups and private citizens.

The consultations process eschewed the traditional hearing process in favour of a more focused dialogue with individuals. This approach was taken to avoid the creation of an adversarial environment. "Our aim was to get views from all parties and to encourage intervenors to examine both sides of certain issues," Rivard explained. "As a result, I believe people looked at our common future within the global economy."

For information please contact Sarah Hurman at (613) 941-4487

## NOTES

NOTES



Digitized by the Internet Archive  
in 2024 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116359951>





éviter un climat de confrontation. "Notre objectif était de connaître le point de vue de toutes les parties et d'encourager les intervenants à examiner tous les aspects de certaines questions", expliqua le président Rivard. "De cette façon, je pense que les gens ont considéré notre avenir commun au sein de l'économie planétaire".

- 30

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Sarah Hurman au (613) 941-4887.



voyageurs, les expéditeurs et les transporteurs canadiens. La Commission s'est penchée également sur les répercussions des modifications apportées à des lois corollaires telles que la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et la *Loi sur les transports routiers*.

Dans les sept chapitres qui forment le rapport principal, la Commission se penche longuement sur l'état de la concurrence dans le secteur des transports, passant en revue tant les inconvénients que les avantages de la concurrence pour les transporteurs et leurs clients. Un chapitre complet est consacré au rôle du gouvernement à l'égard du développement régional, aux subventions, à la fiscalité et à la fourniture de l'infrastructure. Un autre chapitre traite du rôle et de l'efficacité de l'Office national des transports chargé d'administrer la Loi.

La Commission a pris les avis d'un vaste éventail d'experts de tous milieux, depuis des administrateurs de grandes sociétés jusqu'aux chefs de petites entreprises, en passant par des universitaires et des responsables des divers paliers de gouvernement. Elle a reçu, au total, quelque 160 mémoires émanant, notamment, de gouvernements provinciaux, d'associations professionnelles, de transporteurs et d'expéditeurs, ainsi que de particuliers.

Le processus de consultation retenu faisait l'impasse sur les audiences traditionnelles au profit d'un dialogue mieux centré avec les interlocuteurs. Cette méthode fut choisie pour

La Commission avait pour mission de jauger l'état de la concurrence dans les divers modes de transport canadiens, d'examiner les nouveaux enjeux et de déterminer si la législation remplit bien l'objectif poursuivi, à savoir créer un système de transport plus concurrentiel et plus viable.

"Les défis économiques notre pays est confronté sont énormes", a déclaré le président Rivard. "Je pense que notre étude met en évidence le lien stratégique entre la vigueur concurrentielle de notre secteur des transports et la santé générale de l'économie canadienne au sein d'une économie planétaire hautement concurrentielle".

La législation de 1987 mettait le secteur des transports au service du reste de l'économie. Elle substituait aux directives gouvernementales les forces du marché - c'est-à-dire la demande des expéditeurs et de leurs clients - comme moteur déterminant les niveaux appropriés de service, de coût et de profit.

Le président était flanqué pour cette étude de quatre autres commissaires possédant chacun une solide connaissance du monde des transports: John Gratwick (Halifax), Frank Collins (Montréal) Clay Gilson (Winnipeg) et Horst Sander (Prince George, Colombie-Britannique).

Le rapport principal de 310 pages, et les études de recherche formant un second volume, donnent une évaluation des effets des changements apportés à la législation sur les

La Commission, qui avait pour mandat d'examiner les effets de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, a formulé plus de 50 recommandations proposant des ajustements à la législation et à la politique en vue d'éliminer les freins qui subsistent encore à la construction continue d'un secteur des transports canadiens qui soit compétitif à l'échelle du globe.

La principale conclusion de la Commission est que, si la réforme réglementaire a effectivement soumis les transporteurs canadiens à de graves pressions concurrentielles, elle était et reste la meilleure politique pour le Canada.

"Nous avons traversé une période de transition difficile, encore aggravée par la récession", a déclaré le président Rivard. "Mais ces ajustements, bien que douloureux pour un certain nombre d'employés, étaient nécessaires. Les expéditeurs et voyageurs canadiens y trouvent leur compte et la compétitivité à long terme de l'économie canadienne en sort renforcée".

L'orientation imprimée par la LTN 1987 a permis des améliorations majeures de l'efficacité de services de transport cruciaux. Les transports étant un secteur clé au service des autres industries, et particulièrement des industries exportatrices du Canada, cette amélioration est essentielle à la compétitivité économique générale du Canada.



# COMMUNIQUÉ

Pour publication immédiate

## Communiqué de presse

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux dépose son rapport Douze mois presque jour pour jour après avoir été constituée, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (CELTN) a remis son rapport au Ministre des Transports fédéral, l'honorable Jean Corbeil. Les membres de la Commission, présidée par Gilles Rivard, de Québec, ont tenu une conférence de presse au cours de laquelle ils ont rendu publiques leurs conclusions.



National Transportation Act  
Review Commission

P.O. Box 1388, Station "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

(613) 941-4487

FAX: (613) 941-4488

C.P. 1388, Succursale "B", Ottawa, Canada K1P 5R4

Commission d'examen de la  
Loi sur les transports nationaux